हवाई नीति, २०६३

१. पृष्ठभूमि

नेपालको भौगोलिक अवस्थिति र भू-धरातलीय स्वरूपका कारण आन्तरिक एवं वाह्य सम्पर्कको लागि हवाई यातायात सर्वाधिक भरपर्दो माध्यमको रूपमा रहेकोछ । स्तरीय हवाई सेवाको लागि आवश्यक पर्ने भौतिक पूर्वाधारहरू लगायत आधुनिक प्रविधिको प्रयोग गरी छोटो र लामो दूरीको हवाई सेवा संचालन गर्न सक्ने विमानस्थलहरूको विकास गरी अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप उड्डयन एवं हवाई सुरक्षा (Flight Safety and Aviation Security) लाई सुनिश्चित गर्दै सुरक्षित, सुलभ, मितव्ययी, बजारमुखी, भरपर्दो, एवं प्रभावकारी हवाई यातायातको माध्यमबाट पर्यटन र व्यापार प्रबर्द्धनमा सहयोग पुऱ्याउन सरकारको स्पष्ट नीति हुनुपर्ने आवश्यकता महशुस गरी **"हवाई नीति, २०६३"** ल्याइएको छ ।

हवाई यातायात सेवामा निजी क्षेत्रको समेत संलग्नता गराउने उद्देश्यले राष्ट्रिय हवाई नीति, २०५० जारी गरिएको थियो । विश्वको बद्लिदो परिस्थिति र देशको आन्तरिक आवश्यकतालाई समेत दृष्टिगत गरी नागरिक उड्डयनको विकासद्वारा देशमा बढी भन्दा बढी पर्यटक भित्र्याउने उद्देश्यले नेपाल सरकारले २०५३ सालमा उक्त हवाई नीतिमा पहिलोपल्ट संशोधन गरेको थियो । नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा विश्वले मारेको फड्को, अन्तर्राष्ट्रियस्तरमै र खास गरी एसिया प्रशान्त क्षेत्रमा हवाई ट्राफिकमा भएको उल्लेखनीय वृद्धि, विश्व जनमानसमा बढेको पर्यटकीय महत्व, निजीकरणको माध्यमद्वारा विश्वमा भएको औद्योगिक विकास एवं नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा निजी क्षेत्रको सहभागिता एवं वायुसेवाहरू बीच बढ्दै गएको हातेमालो (Alliance) लाई समेत दृष्टिगत गरी तत्काल जारी गरिएको हवाई नीतिमा सामयिक सुधार हुनु वान्छनीय भएको र प्रस्तुत हवाई नीतिले राष्ट्रिय उडान सुरक्षा तथा हवाई सुरक्षाको सुनिश्चतता र अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुरूप सेवा संचालनमा जोड दिएको छ ।

विद्यमान हवाई नीतिमा उल्लिखित कतिपय कुराहरू कानुनमा समावेश भई व्यवहारमा समेत आइसकेको । त्यस्ता प्रावधान तथा उपलब्धि हटाई हवाई यातायातलाई सुनिश्चित गराउने, वायुसेवालाई सुविधा प्रदान गर्ने, नियन्त्रण, नियमन गर्ने विषय लगायत हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था, मर्मत तथा सम्भार संस्थालाई इजाजत दिने आधारहरू समेत समावेस गरी विद्यमान हवाई नीतिलाई समयानुकूल परिमार्जन गरिएको छ । विमानस्थल,

विमानस्थलमा आवश्यक पर्ने सेवा सुविधाहरूको निर्माण, विकास तथा दुर्गम क्षेत्रको लागि अत्यावश्यक हवाई सेवाको सुनिश्चितता गर्ने र अन्तर्राष्ट्रिय उडान भर्ने वायुसेवा संचालन संस्थाहरूलाई प्रोत्साहन गर्न चार्टर उडान सम्बन्धी व्यवस्थालाई सरलीकरण गरी बढी भन्दा बढी पर्यटकहरू नेपाल भित्र्याउने दीर्घकालीन लक्ष्य हासिल गर्न यस नीतिले सहयोग पुऱ्याउने छ । साथै यातायातको अन्य माध्यमसँग निकटतम समन्वय कायम गरी हवाई यातायातको सन्तुलित विकासद्वारा पर्यटन, उद्योग, व्यापार र वाणिज्य लगायत मुलुकको समष्टिगत सामाजिक एवं आर्थिक क्रियाकलापको प्रबर्द्धनमा यस नीतिले योगदान पुऱ्याउने अपेक्षा राखिएको छ ।

२. लक्ष्य

हवाई सेवालाई सुरक्षित, भरपर्दो, स्तरीय, सुलभ, सर्वसाधारणको पहुचयोग्य, दिगो एवं प्रभावकारी तुल्याउँदै उदार आकाश नीतिको अवधारणामा निजी क्षेत्रको समेत सहभागिता अभिबृद्धि गरी हवाई यातायात प्रणालीको विकास गर्ने यस नीतिको लक्ष्य रहेको छ ।

३. उद्देश्य

प्रकरण २ मा उल्लिखित लक्ष्य हासिल गर्न देहायका नीतिगत उदेश्यहरू रहेका छन् :

३.१. मुलुकको उड्डयन उद्योग लाई विश्व उड्डयन उद्योगको समकक्षमा स्थापित हुने गरी विकास गर्ने ।

३.२. हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) तथा हवाई सुरक्षा (Aviation Security) को उच्चतम स्तर कायम गर्ने ।

३.३. वायुसेवा संचालन, विमानस्थल निर्माण, संचालन र व्यवस्थापन तथा हवाई यातायातसँग सम्वन्धित सेवा र सुविधाहरूको विकास, विस्तार तथा संचालनमा स्वदेशी तथा विदेशी निजी लगानी कर्तालाई आकर्षित र प्रोत्साहित गरी स्वस्थ एवं प्रतिस्पर्धात्मक हवाई सेवाको विकास गर्ने ।

३.४ मुलुकको हवाई सेवाका आवश्यकता परिपूर्ति गर्न अत्याधुनिक सुविधायुक्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल सहित अन्य उपयुक्त किसिमका विमानस्थलहरूको निर्माण तथा विकास गर्ने ।

३.५ नागरिक उड्डयन क्षेत्रमा दक्ष तथा व्यवसायिक जनशक्तिको आवश्यकता परिपूर्ति गर्न नागरिक उड्डयनसँग सम्वन्धित प्रशिक्षण संस्थाको संस्थागत विकास तथा सुदृढीकरण गर्ने ।

३.६. नागरिक उड्डयनलाई मुलुकको भरपर्दो सेवा उद्योग तथा हवाई मनोरञ्जन र साहसिक यात्राको उपयुक्त माध्यमको रूपमा विकास गर्ने ।

४. नीति

४.१. हवाई सेवा सम्झौता

४.१.१ विद्यमान उदार आकास नीतिलाई निरन्तरता दिदैं क्रमशः खुल्ला आकास नीति अवलम्बन गरिनेछ ।

४.१.२ पर्यटन प्रबर्द्धनको प्रचुर सम्भावना भएका मुलुकहरूसँग समानता र पारस्परिकताको आधारमा नेपाललाई अधिकतम फाईदा हुने गरी द्विपक्षीय तथा बहुपक्षीय हवाई सम्झौता गर्न पहल गरिनेछ ।

४.१.३ नेपाली वायुसेवाहरूलाई अन्य अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवाहरूसँग समूहको सदस्यता एलायन्स (Alliance) तथा कोड सेयरिङ गर्न स्वीकृति दिने सरल प्रकृयाको विकास गरिनेछ ।

४.२ हवाई क्षेत्रको उपयोग

४.२.१ सुरक्षित, सक्षम एवं मितव्ययी उडान संचालनका लागि आधुनिक प्रविधिहरूको अवलम्बन गर्दै भू-उपग्रहमा आधारित अन्तर्राष्ट्रिय सीधा हवाई मार्गहरूको विकास तथा विस्तार गर्दै लगिनेछ ।

४.२.२ अन्तर्राष्ट्रिय उडानहरूले नेपालको वायुक्षेत्रको उच्चतम उपयोग गर्न र अन्तर्राष्ट्रिय पारवहन मार्ग -Transit Routes) को सञ्जालभित्र नेपाललाई समावेश गर्न अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन -ICAO) एवं सम्बद्ध मुलुकहरूसँग आवश्यक पहल र समन्वय गरिनेछ ।

४.३ उडान सुरक्षा (Flight Safety)

४.३.१ उडान सुरक्षा अभिवृद्धिका लागि अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा निर्धारित मापदण्ड तथा सिफारिशहरू लागू गर्न उच्च प्राथमिकता दिइनेछ ।

४.३.२ पुराना वायुयानको आयातलाई निरुत्साहित गर्न आवश्यक मापदण्डहरू निर्धारण गरिनेछ ।

४.३.३ हवाई यातायात सम्बन्धी अध्ययन-अनुसन्धान, वायुयान दुर्घटना जांच, उडान सुरक्षा निगरानी (Safety Oversight) समेतका कार्यहरू अन्तर्राष्ट्रिय मापदण्ड अनुसार कायम

गर्न संस्थागत तथा कानुनी संरचनागत संयन्त्रको विकास गरी निगरानी क्षमता अभिबृद्धि गरिनेछ ।

४.३.४ भू-उपग्रहमा आधारित सञ्चार, पथ प्रदर्शन एवं निगरानी सेवायुक्त हवाई उडान व्यवस्थापन वा अन्य उपयुक्त प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ ।

४.३.५ नेपालको वायुक्षेत्रमा यान्त्रिक उडान प्रणालीबाट एयर ट्राफिक कन्ट्रोल सेवा पुऱ्याउन हवाई मार्गहरूको पुनर्संरचना एवं विकास गरिनेछ ।

४.४. हवाई सुरक्षा (Aviation Security)

४.४.१ नागरिक उड्डयनलाई अनाधिकृत हस्तक्षेपबाट सुरक्षित राख्न हवाई सुरक्षा सम्बन्धी अन्तर्राष्ट्रिय महासन्धिहरू, प्रोटोकल तथा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनव्दारा निर्धारित मापदण्ड अनुरूप अझ सुदृढ तथा प्रभावकारी बनाइनेछ ।

४.४.२ विद्यमान हवाई सुरक्षा व्यवस्था सुदृढीकरणका लागि आवश्यक कानुनी र संस्थागत सुधारको व्यवस्था मिलाइनेछ ।

४.५. आन्तरिक हवाई सेवा

४.५.१ आन्तरिक उडानको आवश्यकता, विमानस्थल र विमानस्थलमा जडित उपकरण एवं अन्य सुविधाहरू, वायुसेवा संचालन संस्थाको व्यवस्थापन, आर्थिक, प्राविधिक लगायतका पक्षको विश्वासनीयताको मूल्याङ्कनको आधारमा आन्तरिक वायुसेवा संचालन गर्न इजाजत (Permission) तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र (Air Operater Certificate) दिन सुव्यवस्थित र पारदर्शी कार्यविधिको व्यवस्था गरिनेछ ।

४.५.२ नयाँ आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थालाई इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र दिंदा र मौजुदा वायुसेवा संचालन संस्थाहरूलाई वायुयान थप (fleet expansion) गर्न इजाजत दिंदा काठमाडौं बाहिरका हब विमानस्थलहरूमा संचालन आधार (operation base) राखी दुर्गम क्षेत्रमा समेत सेवा पुर्‍याउनु पर्ने गरी इजाजत दिइनेछ ।

४.६. अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा

४.६.१.अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनका लागि इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र प्रदान गर्दा संस्थाको व्यवस्थापकीय, आर्थिक तथा प्राविधिक पक्षको विश्वासनीयता र मूल्याङ्कनको आधारमा स्वस्थ र प्रतिस्पर्धात्मक रूपमा भाग लिन सक्ने गरी पारदर्शी व्यवस्थाको विकास गरिनेछ । त्यस्ता संस्थाहरूको सेवा संचालनमा राष्ट्रले व्यहोर्नु पर्ने

उत्तरदायित्व, हवाई सेवा सम्झौता एवं समझदारीपत्र अनुसार मार्गसारिणी, उडान संख्या, सिट क्षमता तथा ट्राफिक अधिकारको प्रावधानलाई समेत दृष्टिगत गरी सो अधिकारको पारदर्शी रूपमा वितरण गरिनेछ ।

तर पाँच बर्षसम्म सफलतापूर्वक आन्तरिक हवाई सेवा प्रदान गरी सेवा चालू राखेका आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थाको प्राविधिक, आर्थिक र व्यवस्थापकीय क्षमताको मूल्यांङ्कन गर्दा सक्षम देखिएका आन्तरिक वायुसेवा संचालन संस्थालाई अन्तर्राष्ट्रिय हवाई सेवा संचालनको लागि इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र (AOC) दिन सकिनेछ ।

४.६.२. विदेशी वायुसेवा संस्थाहरूलाई हवाई सेवा सम्झौताका प्रावधान भित्र रहेर उडान अनुमति दिने व्यवस्थालाई निरन्तरता दिइनेछ ।

४.७ साधारण हवाई यातायात (General Aviation)

४.७.१. एभिएशन स्पोर्टस (Aviation Sports) तथा साहसिक एवं अनुसन्धानात्मक उड्डयन क्रियाकलापहरू जस्तै माइक्रो लाईट (Micro Light), ह्याङ ग्लाइडिङ्ग (Hang Gliding), पारा जम्पिङ्ग (Para-jumping), ग्लाइडिङ्ग (Gliding), हेलिस्किङग (Heliskiing) र हट एयर बेलुनिङ्ग (Hot Air Ballooning) लाई इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र दिने प्रक्रियालाई सरलिकरण गरिनेछ ।

४.७.२. स्वदेशी, विदेशी वा संयुक्त लगानीकर्ताहरूलाई हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School) खोल्न प्रोत्साहित गरिने र त्यस्ता संस्थालाई निश्चित विमानस्थल प्रयोग गर्न दिने सरल एवं पारदर्शी व्यवस्था मिलाइनेछ ।

४.७.३. वायुयानहरूको मर्मत तथा सम्भार गर्ने संस्थाको व्यवस्थापकीय, प्राविधिक तथा आर्थिक क्षमताको मूल्याङ्कन गरी मर्मत सम्भार व्यवसाय संचालन गर्न स्वदेशी तथा विदेशी निजी क्षेत्रलाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.७.४ कुनै संस्था वा व्यक्तिले निजी विमान दर्ता गरी राख्न चाहेमा व्यापारिक उडान गर्न नपाउने गरी आवश्यक शर्तहरू समेत तोकी अनुमति दिन सकिनेछ ।

४.८ नेपाल वायुसेवा निगम

४.८.१ नेपाल वायुसेवा निगमलाई सक्षम, भरपर्दो, विश्वसनीय र व्यापारिक सेवा प्रदायक संस्थाको रूपमा रूपान्तरण गरी क्षमता अभिबृद्धि गर्न यसको संस्थागत र कानुनी सुधार गरिनेछ ।

४.८.२ निगमको पहुंच बढाउन निजी क्षेत्रको लगानीलाई समेत प्रोत्साहित गर्दै वायुयान संख्यामा बृद्धि गरी सेवा विस्तार गरिनेछ ।

४.९ हवाई सेवा संचालन गर्ने संस्थाको नियमन तथा नियन्त्रण

४.९.१. वायुयान उत्पादन गर्ने संस्थाले तोकेको इन्जिन परफरमेन्स रिलायविलिटी (Engine Performance Reliability), अन्तर्राष्ट्रिय प्रचलन, वैकल्पिक वायुयानको उपलब्धताको आधार र नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले जारी गरेका शर्त पूरा गरेर मात्र एक इन्जिन स्थिर पखेटा (Fixed Wing) भएका वायुयानलाई निजी, चार्टर, तथा तालिम प्रयोजनको लागि अनुमति दिन सकिनेछ ।

४.९.२ नेपालमा दर्ता भएको वायुसेवा संचालन संस्थाको मुख्य व्यावसायिक कारोबार स्थल नेपालमा रहने र वायुयान सञ्चालन नियन्त्रण (Operational Control) नेपाल वा नेपालीमा रहने व्यवस्था गरिनेछ ।

४.९.३ वायुसेवा संचालन संस्था, वायुयान मर्मत संस्था र प्रशिक्षण संस्थालाई इजाजत दिँदा विशेषतः हवाई उडान सुरक्षा (Flight Safety) लाई दृष्टिगत गरी निश्चित मापदण्डको आधारमा अनुमति तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र दिने र सोको अनुगमन गर्ने व्यवस्थालाई प्रभावकारी वनाइनेछ ।

४.९.४ उडान सुरक्षा निगरानीको प्रत्याभूति हुने व्यवस्था गरी नेपालसँग दौत्य संवन्ध भएका मुलुकहरूमा नेपाली वायुसेवाहरूलाई नन् सेड्यूवल/चार्टर (यात्रु/कार्गो) उडान संचालन गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.९.५ वायुसेवा संचालन संस्थाहरूको दायित्व तथा बीमा गर्ने व्यवस्था पारदर्शी वनाई उपभोक्ताको हकहित संरक्षण हुने व्यवस्था मिलाईनेछ ।

४.९.६ वायुयान भाडा (lease) मा ल्याई संचालन गर्ने प्रकृयालाई पारदर्शी तथा प्रभावकारी वनाउन कानुनी सुधार गरिनेछ ।

४.९.७ वायुसेवा संचालन संस्था, मर्मत संभारसंस्था तथा हवाई उडान प्रशिक्षण संस्थाहरूलाई एकद्वार प्रणाली अवलम्बन गरी ने पाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट आवश्यक इजाजत तथा वायुयान संचालन प्रमाणपत्र (Air Operator Certificate) दिने व्यवस्था गरिनेछ ।

४.९.८. शिकागो महासन्धिको व्यवस्था अनुसार उडान सुरक्षा निगरानीको व्यवस्था भएको पाईएमा विदेशमा दर्ता भएका वायुयानहरू नेपाली वायुसेवा संचालन संस्थाले संचालन गर्न सक्ने गरी स्वीकृति प्रदान गर्न सकिनेछ ।

४.९.९. अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा एवं निर्धारित उडान सुरक्षा स्तर पूरा नगर्ने संस्थाहरूको इजाजत र वायुयान संचालन प्रमाणपत्र निलम्बन वा खारेज गरिनेछ ।

४.१०. प्रविधि विकास तथा हस्तान्तरण

हवाई उड्डयन विकासका निमित्त अनुसन्धान तथा प्रविधि हस्तान्तरण (Research and Technology Transfer) जस्ता क्रियाकलापमा निजी लगानीकर्तालाई प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.११. विमानस्थल वर्गीकरण तथा संचालन

४.११.१. विमानस्थलहरूलाई निम्न अनुसार वर्गीकरण तथा संचालन गरिनेछ :

क) अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

ख) क्षेत्रीय हव (Hub) विमानस्थल

ग) सडक यातायातको पहुँच पुगेको क्षेत्रका विमानस्थल

घ) दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थल

४.११.२. मुलुकको दुरगामी हवाई यातायात विकासलाई दृष्टिगत गरी नेपाललाई एशिया तथा प्रशान्त क्षेत्रकै ट्रान्जिट हवको रूपमा विकास गर्ने अभिप्रायले नेपाल सरकार र निजी क्षेत्रको सहभागितामा आधुनिक सुविधायुक्त नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको निर्माण तथा विकास गरिनेछ ।

४.११.३. भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रबर्द्धन, अन्य विमानस्थलसँगको निकटता, लागत प्रतिफलका सम्भावनालाई दृष्टिगत गरी विमानस्थलहरूलाई क्रमश स्तरोन्नति गरिनेछ ।

४.११.४. विराटनगर, पोखरा, भैरहवा, नेपालगन्ज र धनगढी विमानस्थलहरूलाई क्षेत्रीय हव विमानस्थलहरूको रूपमा विकास गरी निकटवर्ती मुलुकहरूमा हवाई सेवा विस्तार गर्न आवश्यक पूर्वाधार तयार गरिनेछ । ती विमानस्थललाई आधार मानी दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा संचालन गरिनेछ ।

४.११.५.विमानस्थलमा उपयुक्त उड्डयन सहाय उपकरणहरूको व्यवस्था गरी विमानस्थलको उपयोग समयमा बृद्धि र हवाई ट्राफिक वितरणबीचमा सन्तुलन ल्याउन सहायक हुने गरी स्लट (Slot) प्रणाली अवलम्बन गरिनेछ ।

४.११.६.विमानस्थलको विकासका लागि योजना तयार गरी स्तर बृद्धि तथा आधुनिकीकरणको कार्य क्रमशः कार्यान्वयन गरिनेछ ।

४.१२. विमानस्थल सेवा सुविधाहरू

४.१२.१. भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा

विमानस्थलहरूमा भूमिस्थ प्रबन्ध सेवा (Ground Handling Service) लाई बढी गुणात्मक तथा प्रतिस्पर्धी गर्दै लगिनेछ ।

४.१२.२. ह्याङ्गर तथा वायुयान मर्मत सम्भार सुविधा

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल लगायत अन्य विमानस्थलहरूमा उपयुक्त ह्याङ्गर सुविधाको विकास तथा वायुयान मर्मत सम्भार कार्यशाला स्थापना एवं संचालन गर्न चाहने निजी क्षेत्रका लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.१२.३. एयर कार्गो सेवा

त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल लगायत अन्य विमानस्थलहरूमा उपयुक्त एयर कार्गो कम्प्लेक्सको विकास तथा संचालनमा निजी क्षेत्रका लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहित गरिनेछ ।

४.१२.४. हवाई इन्धन आपूर्ति

उच्च गुणस्तरको हवाई इन्धन आपूर्तिको भरपर्दो व्यवस्था मिलाइनेछ ।

४.१२.५.अन्य सुविधा

विमानस्थल होटल (एअरपोर्ट होटल), कर मुक्त पसल, कन्फेक्सनरी सप, उडान भान्छाघर, गल्फ क्लव, व्यापारिक तथा मनोरञ्जनात्मक केन्द्र आदिको विकास तथा विस्तार गरी यात्रु सुविधाका स्तर बृद्धि गरी नन्-एरोनटिकल आय श्रोतका सम्भावनाहरू पहिचान र विस्तार गर्न निजी लगानीकर्तालाई समेत प्रोत्साहन गरिनेछ ।

४.१३. जनशक्ति विकास

४.१३.१. नेपाल नागरिक उड्डयन प्रशिक्षण प्रतिष्ठानलाई विश्व विद्यालय तथा अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठन (ICAO) को ट्रेन एयर कार्यक्रमसँग सम्बन्धन गरी निजी क्षेत्रबाट संचालित तालिम तथा शैक्षिक कियाकलापको गुणस्तर नियन्त्रण तथा निगरानी गर्ने व्यावसायिक संस्थाको रूपमा विकास गर्न संस्थागत तथा कानुनी सुधार गरिनेछ।

४.१३.२.हवाई सेवामा आवश्यक पर्ने जनशक्ति परिपूर्ति गर्न सक्ने गरी स्वदेशी तथा विदेशी लगानीकर्तालाई तालिम संचालन गर्न प्रोत्साहित गरिनेछ।

४.१४. निजी क्षेत्रको सहभागिता

४.१४.१.हवाई यातायात संरचनाहरू जस्तै विमानस्थल, विमानस्थल क्षेत्र भित्र पर्ने सडक, रेलमार्ग, टर्मिनल भवन, सञ्चार, पथप्रदर्शन जस्ता पूर्वाधारहरूको विकास अन्य उद्योग तथा संस्था संचालन गर्दा निर्माण-संचालन-हस्तान्तरण (BOT); संचालन-हस्तान्तरण (OT); निर्माण-स्वामित्व-संचालन-हस्तान्तरण (BOOT) वा अन्य उपयुक्त प्रक्रियाद्वारा स्वदेशी/विदेशी निजी क्षेत्रको लगानीलाई खुल्ला गरिनेछ।

४.१४.२.वायुयान संचालन, प्रशिक्षण, मर्मत संभार तथा यात्रु सेवा सुविधा प्रदायक उद्योगहरूमा निम्न अनुसार विदेशी लगानी गर्न स्वीकृति दिन सकिनेछ -

- अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा - ८० प्रतिशतसम्म
- आन्तरिक वायुसेवा - ४९ प्रतिशतसम्म
- प्रशिक्षण संस्था - ९५ प्रतिशतसम्म
- मर्मत संभार संस्था - ९५ प्रतिशतसम्म

४.१४.३ विदेशी लगानीकर्ताको नेपालमा हवाई यातायात क्षेत्रमा ५० लाख यु.एस.डलर वा सो भन्दा बढी लगानी गरेमा त्यस्ता हवाई यातायातसँग सम्बन्धित उद्योग, व्यवसाय, सेवा तथा परियोजना प्रयोजनका लागि संलग्न हुने विदेशी जनशक्ति र निजको आश्रित परिवारको निमित्त नेपालमा विदेशी लगानी रहेसम्म आवासीय भिषा दिने व्यवस्था गरिनेछ।

४.१५. हवाई भाडा

४.१५.१.नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणको सिफारिसको आधारमा अधिकतम र न्यूनतम सीमा तोकी प्रत्येक उडान खण्डको हवाई भाडा सरकारले निर्धारण गर्नेछ।

४.१५.२.सरकारले तोकेको हवाई भाडा दरमा सेवा संचालन नगरी बढी भाडा लिने तथा अस्वस्थ प्रतिस्पर्धा गर्ने वायुसेवाहरूलाई नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले हस्तक्षेप गरी कानुनी कारवाही गर्न सक्नेछ ।

४.१६. अन्तर्राष्ट्रिय चार्टर उडान

अन्तर्राष्ट्रिय चार्टर (यात्रु/कार्गो) उडानलाई प्रोत्साहन गर्ने गरी अनुमति प्रक्रियामा सरलीकरण गरिनेछ ।

४.१७. नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण

४.१७.१.नेपाल नागरिक प्राधिकरणलाई नागरिक उड्डयन क्षेत्रको नियमन, नियन्त्रण, एवं विस्तारका कार्यहरू प्रभावकारी रूपले संचालन गर्न एउटा सक्षम नागरिक उड्डयन नियमनकारी निकाय (एरोनटिकल रेगुलेटरी बडी) एवं व्यवसायिक संस्थाको रूपमा सुदृढ गर्दै लगिनेछ ।

४.१७.२ जग्गा जमिनको स्वामित्व सुरक्षित रहने गरी प्राधिकरणले यस नीतिमा उल्लेख भएका कार्यहरू संचालन तथा प्राधिकरणको आर्थिक विकास तथा विविधीकरणका लागि मन्त्रालयको स्विकृती लिई जग्गा जमिनलाई व्यवसायिक प्रयोजनमा ल्याई आय आर्जन गर्न सक्नेछ ।

५. कार्यनीति

५.१ इजाजत

सरकारबाट स्वीकृत नीतिभित्र रही हवाई यातायातसँग सम्बद्ध वायुसेवा संचालन संस्था, वायुयान मर्मत संभार संस्था, हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था तथा हवाई यातायातलाई आवश्यक पर्ने अन्य जनशक्ति उत्पादन गर्ने संस्थाहरूको इजाजत, इजाजत प्राप्त संस्थालाई सेवा संचालन प्रमाणपत्र (AOC), आधारस्थल (Operation Base) निर्धारण, उपकरण थपघट, रुट परिवर्तन र स्तरबृद्धि सम्बन्धी कार्य पारदर्शी एवं एकिकृतरूपमा नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणबाट गर्ने एकद्वार प्रणालिको विकास गरिनेछ ।

५.२. उडान सुरक्षा (Flight Safety)

५.२.१. प्रेसराइज्ड वायुयानको हकमा १५ (पन्ध्र) वर्ष भन्दा पुरानो वा इकोनोमि डिजाइन लाइफ (Economic Design Life) को ७५ प्रतिशत पूरा गरेको वा ४५००० प्रेसराइजेशन

साइकल पूरा गरेको जुन पहिले हुन आउँछ त्यस्ता वायुयानहरूको आयात गर्न निषेध गरिनेछ ।

५.२.२. प्रेसराईज्ड नभएका वायुयानको हकमा आयात गरिने वायुयानको केश टु केश वेसिस (case to case basis) मा र वायुयानको रेकर्डहरूको पूर्ण जांच गरी निर्णय गरिनेछ । तर २० वर्षभन्दा पुराना वायुयानलाई आयात गर्न सामान्यतया अनुमति प्रदान गरिने छैन ।

५.२.३. इकोनोमिक डिजाइन लाईफ (Economic Design Life) को आधा भन्दी बढी उमेर (life) पुगेका उपर्युक्तानुसारका प्रेसराइज्ड तथा नन् प्रेसराइज्ड दुवै प्रकारका वायुयानहरूको हकमा इष्ट्रचरल इन्टिग्रिटी प्रोग्राम (structural integrity programme) तयार गरी सो को आधारमा मात्र उडान संचालन गर्न दिइनेछ ।

५.२.४. वायुयानको खरीद गरी वा लिज पर्चेज गरी पैठारी गरेका वायुयानहरूको पैठारी गर्दाको अवस्थामा ५ बर्ष वा सो भन्दा कम उमेर भएमा त्यस्ता वायुसेवा संचालन संस्थालाई प्रोत्साहित गरिनेछ ।

५.३. क्षमता तथा पूँजी लगानी

५.३.१. आन्तरिक नियमित उडान संचालन गर्ने वायुसेवा संचालन संस्थासँग कम्तिमा ३ (तीन) वटा वायुयानहरू हुनुपर्नेछ । ती मध्ये कम्तीमा एउटा वायुयान दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलमा संचालन गर्नका लागि उपयुक्त हुनुपर्ने र एउटा वायुयानको स्वामीत्व वायुसेवा संचालन संस्थामा हुनुपर्नेछ ।

५.३.२. निम्न संस्थाको लागि देहाय बमोजिमको न्युनतम चुक्तापूँजी हुनु पर्नेछ :

अन्तर्राष्ट्रिय वायुसेवा	- पचास करोड रुपैयाँ
आन्तरिक वायुसेवा	- पन्ध्र करोड रुपैयाँ
हवाई उडान प्रशिक्षण संस्था (Flying School)	- दश करोड रुपैयाँ
वायुयान र वायुयानका पार्टपूर्जा मर्मत सम्भार संस्था	- पाँच करोड रुपैयाँ
एभिएसन स्पोर्टस (Aviation Sports)	- एक करोड रुपैयाँ

५.३.३. वायुसेवा संचालक संस्थाका संस्थापक (Promotors) ले नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण, नेपाल सरकारको स्वामित्वमा रहेका संस्थाहरूलाई तिर्न बाँकी वक्यौता नरहेको र नेपाल राष्ट्र बैंकको कर्जा कालो सूचीमा नपरेको हुनु पर्नेछ ।

५.४. हवाई यातायात पूर्वाधार विकास

५.४.१ त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

५.४.१.१ नेपाल सरकार, नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरण तथा निजी लगानी समेत परिचालन गरी त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको दीर्घकालिन योजना अनुसार क्रमश विस्तार तथा स्तरबृद्धि गरिनेछ ।

५.४.१.२ त्रिभुवन अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको व्यवस्थापकीय क्षमतालाई अझ बढी प्रभावकारी तथा सुदृढ तुल्याउन संस्थागत सुधार गरिनेछ ।

५.४.२. नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल

हवाई यातायात विस्तारका लागि आधुनिक सुविधायुक्त अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माणका निमित्त अन्तर्राष्ट्रिय नागरिक उड्डयन संगठनद्वारा निर्धारित मापदण्डलाई समेत दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थल निर्माण गरिनेछ ।

५.४.२.१.विगतमा भएका संभाव्यता अध्ययन र थप आवश्यक अध्ययनहरूको मूल्यांकन तथा दीर्घकालीन प्रभावलाई दृष्टिगत गरी नयाँ अन्तर्राष्ट्रिय विमानस्थलको गुरु योजना तयार गरिनेछ ।

५.४.२.२.विमानस्थल निर्माणका लागि आवश्यक जग्गा प्राप्ति तथा व्यवस्थापन, पर्यटकीय स्थल, वातावरणीय प्रभाव मूल्यांकन, बसाई सराई योजनालाई ध्यानमा राखिने छ ।

५.४.२.३.विमानस्थल निर्माणका लागि राष्ट्रको मूख्य मुख्य शहरमा जोड्ने ठूला सडकहरूको गुरु योजना र औद्योगिक विकास समेतलाई मूल्यांकन गरिनेछ ।

५.४.२.४.विमानस्थल निर्माण विकासका लागि आवश्यक श्रोत जुटाउन लगानीको विभिन्न प्रारूप (Modality) अध्ययन गरी स्वदेशी तथा विदेशी निजी लगानीकर्तालाई समेत आकर्षित गर्ने गरी प्रक्रिया निर्धारण र कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.५. क्षेत्रीय हव विमानस्थल :

क्षेत्रीय सन्तुलन तथा हवाई यातायात विकासमा दूरगामी महत्व राख्ने विमानस्थलहरूको निर्माण एवं विकासका लागि (कूल निर्माण लागतको ७० प्रतिशत नेपाल सरकार (बैदेशिक सहयोग समेत), १५ प्रतिशत प्राधिकरण र बाँकी १५ प्रतिशत स्थानीय निकाय तथा) निजी क्षेत्रको सहभागिता जुटाइनेछ । निजी क्षेत्रको लगानी घट/बढ भएमा सोही अनुपातमा नेपाल सरकारको लगानी निर्धारण गरिनेछ । त्यसरी हुने लगानीको अंश

थपघट भएमा सोही अनुपातमा लगानीकर्ताको लगानीलाई शेयर वा ऋण लगानी गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।

५.६. विद्यमान पोखरा विमानस्थल :

छिन्नेडाँडा पोखरा नयाँ विमानस्थल निर्माण भई संचालनमा आए पछि विद्यमान पोखरा विमानस्थललाई व्यवसायिक अवधारणा अनुसार विभिन्न व्यवसाय संचालन गर्न नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले अध्ययन गरी उपयुक्त अवधारणा निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.७. साना विमानस्थल/हेलिपोर्ट/हेलिप्याड

देशको आवश्यकता, भौगोलिक अवस्थिति, जनसंख्याको वितरण, क्षेत्रीय सन्तुलन, पर्यटन प्रबर्द्धन अन्य विमानस्थलको निकटता, लागत प्रतिफलका सम्भावना समेतको मूल्यांकन गरी जनसहभागिता वा स्थानीय निकायको वा संयुक्त लगानीमा विमानस्थल तथा हेलिपोर्ट निर्माण एवं संचालनको अनुमति (Permission) दिंदा दे हायको कार्यनीति अख्तियार गरिनेछ ;

५.७.१. निकटस्थ विमानस्थलबाट प्रस्तावित बिमानस्थलको दूरी, हिमाली र पहाडी क्षेत्रमा साधारणतया २० नटिकल माइल र तराई तथा भित्री मधेशमा कम्तीमा ४० नटीकल माइलको हुनुपर्ने । तर हेलिपोर्ट/हेलिप्याड निर्माणको लागि दुरी गणना गरिने छैन ।

५.७.२. विमानस्थल निर्माणको लागि लाग्ने आर्थिक लगानीको केही अंश स्थानीय जनसहभागिता र स्थानीय निकायको योगदानको प्रत्याभुति भई नआएसम्म नयाँ स-साना विमानस्थल निर्माण इजाजत दिइने छैन। विमानस्थल निर्माणमा जनसहभागितावाट लगानीको बढी भन्दा बढी आर्थिक योगदान जुटाउने प्रत्याभूतिको आधारमा प्राथमिकता निर्धारण गरी इजाजत दिने व्यवस्था गरिनेछ।

५.७.३. प्राधिकरणबाट विमानस्थल, हेलिपोर्ट तथा हेलिप्याड संचालनका लागि तोके बमोजिमको प्राविधिक मापदण्ड एवं प्रक्रियाहरू पुरा गर्नुपर्नेछ ।

५.७.४. हवाई सुरक्षा कार्यक्रम अनुसारको सुरक्षा व्यवस्था गर्ने प्रत्याभूति भएको हुनुपर्नेछ ।

५.८. एयर नेभिगेशन सेवा

नेपालको एयर नेभिगेसन सेवा (Air Navigation Service) लाई समयानुकूल सुधार गरी अझ बढी प्रभावकारी वनाउन आवश्यक अध्ययन अनुसन्धान गरी प्रक्रिया (Modality) निर्धारण गरी कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.९. दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा

विकास तथा विस्तार पहाडी भेगमा हवाई यातायात नै एकमात्र माध्यम भएकोले राष्ट्रिय आवश्यकतालाई दृष्टिगत गरी केन्द्रीय राजमार्गको सञ्जालमा जोड्ने मोटर बाटो पुग्न लामो समय लाग्ने, पर्यटकीय दृष्टिले महत्वपूर्ण तथा क्षेत्रीय एवं आर्थिक संतुलनमा टेवा पुर्‍याउन सहायक हुने दुर्गम क्षेत्रका विमानस्थलहरूको स्तरबृद्धि तथा सुदृढीकरणका लागि निम्नानुसारको व्यवस्था गरिनेछ ।

५.९.१ दुर्गम क्षेत्रको हवाई सेवा स्तर बृद्धिको लागि आवश्यकता अनुसार जनसहभागिता जुटाई उपभोक्ता समितिलाई सक्रिय तुल्याई संभव भएसम्म सो समिति मार्फत निर्माण विकास कार्य गर्ने व्यवस्था गरिनेछ ।

५.९.२ आवश्यक पर्ने जग्गा स्थानीय निकाय मार्फत उपलब्ध हुनुपर्ने ।

५.९.३ हवाई सुरक्षा प्रबन्ध स्थानीय प्रशासनद्वारा दिन सक्ने प्रत्याभूति प्राप्त हुनुपर्ने ।

५.९.४ दुर्गम क्षेत्रमा हवाई सेवा सञ्चालनलाई सुलभ तथा नियमित तुल्याउन **"दुर्गम क्षेत्र हवाई सेवा सञ्चालन कोष"** लाई प्रभावकारी बनाइनेछ ।

५.१० विमानस्थल संचालन तथा व्यवस्थापन

नेपाल नागरिक उड्डयन प्राधिकरणले विमानस्थलहरूको संचालन तथा व्यवस्थापन स्थानीय निकाय वा नेपाल सरकारले निर्धारण गरेका मापदण्ड पुरा गर्ने संस्थालाई करारमा दिन सक्नेछ ।

५.११ विद्यमान विमानस्थल

विमानस्थलहरूको सेवा सुविधा तथा स्तरबृद्धिका लागि कार्य योजना तयार गरी चरणबद्ध रूपमा कार्यान्वयन गरिनेछ ।

५.१२ अनुगमन तथा मूल्यांकन

यस नीतिको कार्यान्वयनको अनुगमन तथा प्रभावकारिताको मूल्यांकन सरकारबाट गरिनेछ ।